

Adler Trumpf Junior Sport Roadster (1935–1937) (

MOTORNYTT tisdag 17 december
Föregående måndag 16 december

1. **"Sanningen är att alla vi som älskar bilar borde köpa en elbil"**
2. **Audis chefsdesigner: ”Vi har nått peak fälgstorlek”**
3. **Provkörning av DS 3 Crossback E-Tense**
4. **McLaren presenterar 620R**
5. **"Den är ett rullande konstverk"**
6. **Provkörning av Saab 900 GLE 1979**
7. **Foppas hojbygge går på luft**
8. **Prototyper, de där som aldrig blev**
9. **Grattis Chrysler Saratoga!**
10. **Tolv timmar långt race med åkgräsklippare**



Krönika

Alrik Söderlind

CHEFREDAKTÖR, AUTO MOTOR & SPORT

1. "Sanningen är att alla vi som älskar bilar borde köpa en elbil"

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2019-12-09, 05:55

Vill du rädda bilismen är det laddsladd som gäller.



Ibland spelar det ingen roll vad man tycker – det är bara att acceptera fakta. Man kan bli arg, anse att det är fel eller lögnaktigt. Men lik förbannat måste man förhålla sig till det. Visst kan man göra tvärtemot och vara obstinat även om det på lång sikt är lika kontraproduktivt som att kissa på sig när man fryser.

Sanningen är att alla vi som älskar bilar bör köpa en elbil. För bilismens skull, om så inte för sin egen.

Självklart vet jag att många bilälskare blir arga och hävdar att jag har fel. Andra älskar elbilar, av olika skäl. De kan vara fantastiska att köra! Oavsett vilket, låt mig argumentera för min åsikt, eller rättare sagt förklara detta faktum.

"Bilismen har tagits som gisslan i klimatdebatten – det enda sättet att få fortsätta att köra bil är att gå över till elbilar"

Sveriges transportpolitik styrs av ett överskuggande mål som övertrumfar allt. Klimatet. Vägtransporternas utsläpp av koldioxid ska ner med 70 procent till år 2030 jämfört med 2010. Intressant nog är det endast inrikes trafik som har ett specifikt delmål när det gäller Sveriges klimatpolitik. Varför?

Hur vore det om vi också tittade på vad svensk konsumtion utomlands genererar? Över 70 procent av svenskarnas koldioxidutsläpp sker nämligen när andra länder producerar varor åt oss – men det är som sagt en helt annan fråga som våra politiker väljer att blunda för.

Alltså. Vägtrafikens utsläpp ska ner radikalt. Men förra året gick de faktiskt upp eftersom transporterna ökade. Vi blir fler svenskar, vi kör mer varor och reser mer.

Klimatpolitiska rådet (som ger rekommendationer till regeringen) har i år släppt en rapport där man konstaterar att 70-procentsmålet inte kommer att klaras av med den politik vi för idag. Dagens kurs kommer bara att räcka till en minskning på 35 procent – har man räknat ut.

Bland annat slår man fast att den planerade utbyggnaden av infrastrukturen är kontraproduktiv: bygger vi fler vägar ökar trafiken och därför utsläppen. Alltså, bygg inte mer väg!

Ett förslag till regeringen är att samhällsplaneringen ska utgå från minskat bilåkande – eftersom utsläppen är för stora. Man anser också att bilägande, bilkörande och parkering är subventionerat – vilket måste upphöra – av klimatskäl.

Intressant nog styrs Stockholm stads politik av exakt samma mål – utsläppen i huvudstaden ska ner med 70 procent. Går inte omställningen till elektrifierat tillräckligt snabbt kommer biltrafiken strypas med ekonomiska snaror och ombyggnader som försämrar framkomligheten för bilarna till förmån för andra trafikslag.

För att Sverige ska klara av klimatmålen måste vägtransporterna vara fossilfria 2045 och det finns enligt rådet tre huvudspår: de två viktigaste är omställning till elektrifierade fordon och bättre trafikplanering (mer gång-, cykel- och kollektivtrafik och mindre bilåkande), samt biodrivmedel.

Man anser också att regeringens styrmedel för att få oss att övergå till elfordon är för svag, vilket kan betyda att bonusen höjs medan skatter på bilar med förbränningsmotorer samt olja ökar. Produktionen av biodrivmedel bör därtill stimuleras. Kommunerna bör ges möjligheter att missgynna fordon med förbränningsmotorer – ser vi högre trängselskatt och parkering och rent av förbudszoner?

De goda nyheterna skulle kunna vara en kraftigt utbyggd laddinfrastruktur och elvägar för lastbilstrafiken, samt högre bonus vid elbilsköp. Men samtidigt pekas privatbilismen ut som något klimatont som måste stoppas och med elbilar ser man med fasa att bilkörandet ökar eftersom varje extra mil med elbil blir så billig …

Min enkla slutsats är att en så snabb omställning till elektrifierat som möjligt betyder mindre inskränkningar vad gäller infrastruktur och bilkörande. Jag kan inte se att något parti kommer att sänka sina klimatambitioner.

Funkar inte en elbil för dig i dag, vänta två–tre år. Teknikutvecklingen går blixtsnabbt. Annars, köp en elbil och har du en härlig entusiastbil som brummar, sörplar och låter – njut av den! Vi ska inte sluta njuta av våra fritidsintressen, men för bilismens skull måste vi ställa om nu.



[Alrik Söderlind: Jag blev så klassiskt lurad av hyrbilsföretaget]

[Alrik Söderlind: Volvo vill inte sälja laddbilar]

2. Audis chefsdesigner: ”Vi har nått peak fälgstorlek”

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-12-09, 10:40

För ett antal veckor sedan lyfte Audi skynket från sin senaste RS-modell – RSQ8. En av de mest anmärkningsvärda detaljerna med den modellen är att hjulen med 23-tumsfälgar väger 43 kilo styck. Men större och tyngre blir det inte inte, för på 23-tum peakar fälgstorleken. I alla fall om vi ska tro Audis designchef Marc Lichte.



"Som paket betraktat närmar vi oss definitivt gränsen. Det finns ingen anledning att ha hjul större än 23-tum. Snarare kommer trenden vända när vi rör oss i en riktning mot elektrifiering där lågt rullmotstånd och en rymlig interiör premieras", säger Marc Lichte till Motor Authority.

Men har man en fäbless för rejäla fälgar så finns det ingen anledning att börja misströsta ännu. Enligt Lichte kommer Audi att fortsätta bygga bilar med 23-tumshjul i "åtminstone" fem år till.

Audi RS Q8 är, sina 43 kilo ofjädrad vikt i varje hörn till trots, en väldigt potent kärra. Med Frank Stippler vid ratten klockades RS Q8 på en tid av 7:42,25 runt Nürburgrings Nordslinga. Du kan se hela det rekordvarvet här.

Audi RS Q8 – blytunga prestandasuven officiell

Film: Audi RS Q8 sätter nytt varvrekord för suvar på Nürburgring – 7:42,25

Av Patrik Lundin

3. Provkörning av DS 3 Crossback E-Tense

Mikael Stjerna 8 december 2019

DS 3 får stort batteri och räckvidd på över 30 mil. Men är den premium nog för att matcha elbilsbrorsan Peugeot e-208?



Renault är inte den enda franska tillverkare som omfamnar bil-elektrifieringen. PSA-koncernen, med Peugeot, Citroën, DS och Opel i stallet, ligger i startgroparna med en bukett pinfärska laddhybrider och renodlade elbilar. Senaste tillskottet är DS 3 Crossback E-tense, en lyxig crossover i B-segmentet med ett rejält batteri på 50 kWh under golvet. Räckvidden är 32 mil i WLTP, och det är nog vad den klarar av i verkligheten också. Pris: 409 900 kronor.

Jag får provköra den nya bilen i utkanten av Paris. I grunden är det samma bil som DS 3 Crossback som presenterades i våras, då med bensin- och dieselmotorer. En 4,12 meter lång mini-crossover med en lyxig touch. I versionen "E-tense" ligger batteriet installerat mellan axlarna, under golvet. Bagageutrymmet är oförändrat, exakt lika stort som modellen med bensinmotor. Elmotorn på 136 hästkrafter driver framhjulen och någon fyrhjulsdriven version finns inte.

Designen påminner en smula om första generationens DS 3, med samma knyck på B-stolpen. Det är lätt att förstå varför. Citroën DS 3 var en succe med en försäljning på runt 70 000 bilar per år, och förmodligen ett av skälen till att Citroën vågade ta beslutet att knoppa av DS som ett eget märke. Självklart vill man skapa lite igenkänning när DS 3 Crossback introduceras.

Elversionen skjuter på bra som alla elbilar, men ärligt talat hade jag förväntat mig mer av 136 hästkrafter. På papperet står det att 0-100 km/h tar nio sekunder och det är väl egentligen inget att klaga på. Men i landsvägsfarter, omkörningar mellan 70 och 90 km/h, känns den en smula däst. Fjädringen saknar den hårdhet som kan spåras i mer sportbetonade modeller, här ligger fokus på komfort. Det märks också på ljudkomforten. Alla elbilar är tysta, men DS 3 upplever jag som tystare än genomsnittet. Väg- och däckljud är bortfiltrerat, även i höga farter.



Jämfört med bensindrivna DS 3 Crossback med 130-hästarsmotor är prispåslaget 125 000 kronor.

Jag pressar upp bilen i toppfarten 150 km/h och det känns mest som att åka expresståg, man får inget ljudkvitto på att det går undan. Om man inte har för mycket bagage med sig är det en skön långresebil. I alla fall på långresor som är högst 32 mil. Det är den maximala räckvidden i den nya körcykeln WLTP, och det är förmodligen också en realistisk räckvidd vid blandad körning. Landsvägsresor i hög hastighet drar mer, höga farter dränerar batteriet snabbt.

Framstolarna är relativt tighta och passar mig bra. Baksätet är sämre, benutrymmet är knappast slösande. Takhöjden i baksätet är ”sådär”, är man 1,85 meter finns det risk att man tar i taket. Det är över huvud taget en smula instängt i baksätet, till en del beroende på fönsterlinjen som kantar upp mot B-stolpen. Men i framsätet är det lätt att trivas. Interiördesignen är särpräglad, på ett positivt sätt. Materialen är påkostade och reglagen sitter inbäddade i ett strikt grafiskt mönster. Man kallar det ”fransk lyx”. Navigationskartan ger jag dock inte mycket för, där ligger DS efter konkurrenterna.

I dag dominerar 50 kW-laddare i snabbladdningsnätet, men 100 kW-laddare kommer alltmer. Därför är det bra att DS 3 E-tense klarar snabbladdning med 100 kW-laddare. Att ladda till 80 procent tar 30 minuter. Laddar du från en hemmaladdare med hyfsat krut tar en full laddning fem timmar via ombordladdaren på 7,4 kW. Specifikationen är inte dålig. Batteriet är stort och den verkliga räckvidden överstiger den kritiska gränsen 30 mil. Det är vad dagens kunder kräver.

Personligen gillar jag förpackningen. DS 3 Crossback har attityd, och bjuder på komfort och citymässiga yttermått. Men frågan är hur många kunder som tycker att 409 900 kronor är prisvärt för ett frankofilt DS-liv. Det är 50 000 kronor extra jämfört med Peugeot e-208, med exakt samma drivlina och batteri.

En svår konkurrent blir självklart också Volkswagen ID.3 som kommer att kosta under 350 000 kronor, med 20 centimeter längre hjulbas och tolv centimeter längre kaross. Volkswagens minsta batteri är på 45 kWh, men trots det noteras ID.3 för en något längre räckvidd i WLTP, 33 mil. Hyundai Kona Electric med batteri på 64 kWh och pris på 409 900 kronor lär också vara en konkurrent, även om DS anser sig spela i ett lyxigare segment.

Kampen om de nya elbilskunderna tar sin början vid årsskiftet. Själv skulle jag inte bli förvånad om fler än ett bilmärke tvingas tänka om prislistan för elbilar. Kalla det ID-effekten.



Interiördesignen är sin egen.
Diamantformade rutor i panel och mittkonsol är signum för DS. Kvalitetskänslan är hög.



Drivlinan är den samma som i Peugeot e -208. Trots 136 hk känns den en aning trött.

Tre frågor



Yves Bonnefont
Chef DS Automobiles.

Varför ska jag köpa en DS 3 Crossback E-tense istället för en elektrisk Peugeot 208?
– För designen, stilen. Det handlar också om lyxkänslan. Materialkvaliteten, finishen, detaljerna. Ta akustiken till exempel. DS har tjockare rutor, annorlunda material i dörrsidorna. Chassit är också annorlunda.

Har märket mindre betydelse för elbilsköpare?
– Det finns en viss flyktighet på elbilsmarknaden på grund av att det finns färre erbjudanden. Elbilskunderna drivs först och främst av behovet av en elektrisk bil, det är huvudmotivet för dem. Men det kommer att förändras. På premiummarknaden är man generellt sett mer medveten om produkten och märket.

Vad är största hindret för DS på den svenska marknaden?
– Jag tror vi måste få de svenska premiumkunderna att förstå vad DS är för något märke, och vi måste vara trogna märkets kärnvärde. DS står för en kombination av raffinemang och teknik. Vi har en möjlighet i Sverige eftersom vi har DS 7 och DS 3 Crossback E-tense. De är också pragmatiska bilar, och svenskarna är ett pragmatiskt folk. (Han talar av erfarenhet. Yves Bonnefont var tidigare Citroën-chef i Sverige och bosatt i Stockholm under flera år.)

Det här är nytt!

Elmotor
DS 3 Crossback har nu fått en elmotor.

Stort batteri
Batteriet är på brutto 50 kWh, räckvidd 32 mil.

Snabbladdning
Med 100 kW-laddare tar det 30 minuter att ladda till 80 procent.



Benutrymmet är i knappaste laget för vuxna.
Baksätet ger en instängd känsla, med hög fönsterlinje.

DS 3 Crossback E-Tense

Pris

409 900 kronor, miljöbonus 60 000 kronor. Säljs nu, första kundleverans januari 2020.

Motor

Elmotor. Max effekt 136 hk (100 kW), max vridmoment 260 Nm, batterityp litium-jon, 50 kWh brutto, varav 46 kW används.

Kraftöverföring

Motor fram, framhjulsdrift. Enväxlad reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ

Skruvfjädring, krängningshämmare fram. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel, panhardstag.

Styrning
Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,7 meter.

Bromsar
Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul
Lättmetallfälg. Fälgbredd i. u, däck 215/60 R17.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 256, längd 412, bredd 179, höjd 153, spårvidd f/b 155/156. Markfrigång 17. Tjänstevikt ca 1 630, maxlast ca 345, max släpvagnsvikt 0. Bagagevolym (VDA-liter) 350-1 050 liter.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 9,0 s, toppfart 150 km/h.

Elförbrukning
(WLTP): Blandad körning 1,56 kWh/mil. CO_2 0 g/km. Räckvidd 32 mil.

Garantier
Nybil 3 år, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år.

Skatt
360 kronor per år.



Bagageutrymmet är identiskt med bensinversionen, 350 liter.
Batterierna ligger mellan axlarna.

Rivaler



BMW i3

Premiumkonkurrenten BMW har i3 i portföljen, men den börjar kännas gammal i dag, framför allt när det kommer till räckvidd.
Pris: 419 000 kronor.



Mini Cooper SE

Med 22 mil i räckvidd kommer Mini Cooper SE ordentligt till korta. Trots det begär man 359 000 kronor för Mini Cooper SE i basversionen vilket inte känns konkurrenskraftigt i dag.
Pris: 359 000 kronor.

GALLERI
DS 3 Crossback E-Tense
17 bilder

Feber

4. McLaren presenterar 620R

AV BOBBY GREEN

2019-12-09 KL 14:20

En gatlegal version av 570S GT4



I oktober läckte bilder på McLarens kommande modell 620R ut, och nu är den officiell. Det här är i princip en 570S GT4 som man får köra på gatan. Det blir också den starkaste modellen i Sport Series-utbudet.

Motorn är den numera beprövade maskinen med beteckningen M838TE. V8:a, 3,8 liter, dubbla turbo och i det här fallet 620 hästar och 620 newtonmeter i vrid. 0-100 km/h ska gå på 2,9 sekunder, 0-200 på 8,1 sekunder och toppfarten anges till 322 km/h. Till motorn kopplas en åttastegad dubbelkopplingslåda. Torrvikten anges till 1282 kilo. Bilen delar fjädring, bromsar och aerodynamiska bitar med racer-bilen. Dock är vingen monterad något högre och ska i sitt vassaste läge bjuda på 185 kilo marktryck i 250 km/h.

Endast 350 stycken exemplar kommer att tillverkas. Tillverkningen drar igång i januari och priset börjar på 250.000 pund.

carmagazine.co.uk +

5. "Den är ett rullande konstverk"

Redaktören bytbil 2019-12-07

Nu säljs 50-åriga E-typen på auktion



Finns det en vackrare 50-åring i Sverige?

Nu ska den här skönheten – en Jaguar E-type från 1969 – säljas på auktion.

– Det är fortfarande ett jättestort intresse för klassiska bilar, i synnerhet från utlandet, säger Anders Baerentsen, platschef på Ucars i Eslöv.

Med flygplan som förebild föddes Jaguar E-type på 60-talet. Nu rankas modellen som en av bilhistoriens vackraste sportbilar. Och hos bilhandlaren Ucars i Eslöv står ett riktigt fint exemplar, en mörkbrun coupé från 1969.

– Vi köpte bilen av en privatperson i Helsingborg 2018 och han hade den i fem år och rustat upp den rejält. Allt är i toppskick, säger Anders Baerentsen på Ucars.

Den 15 december ska bilen auktioneras ut och utropspriset är 620 000 kronor. För 50 år sen kostade bilen cirka 38 000 kronor.

Man kan räkna med att det totalt finns drygt 700 E-type i Sverige idag, men de flesta har genomgått någon form av renovering. Och när det dyker upp perfekta exemplar sticker priset iväg. Men en köpare behöver nog inte oroa sig över att bilen kommer att tappa i värde.

– Nej, Jaguar är i mina ögon en av bilvärldens absoluta klassiker tillsammans med Porsche 911, säger Anders Baerentsen. Det finns 2+2-modellen och coupémodellen, men coupén är mest intressant för samlare eftersom den är snyggare i karossformen. Den här bilen är ett rullande konstverk.

– Om man frågar sin gamla farmor så känner till och med hon till E-type – det är en odödlig bil.

Se Jaguar E-type här



E-typen blev en enorm succé när den visades upp på bilsalongen i Genève den 15 mars 1961. Brittiska tidningar var nationalistiskt stolta och hyllade den. Bara timmar efter bilsalongens öppning uppstod en separat kö för orderteckning utöver den vanliga kön för att bara få en skymt. Och på New York-salongen följande vecka tecknades i snitt en order i timmen.

Innan Jaguar ens hunnit till den egna salongen vid Earls Court i London hade man en väntelista med lagda order värd elva miljoner pund.

E-type var kapabel till magiska hastigheten på 240 km/h – och vips så ville filmstjärnor, popmusiker och konstnärer ha bilen. Roger Moore skulle börja spela in tv-serien Helgonet och planen var att han skulle köra E-type, men Jaguar kunde inte leverera någon bil till inspelningen. Han fick istället köra en annan engelsktillverkad sportbil – Volvo P1800.

Sammanlagt tillverkades 72 507 Jaguar E-type mellan åren 1961 och 1975. De sista som rullade av bandet hade V12-motorer på 272 hk. Av alla dessa E-type har nog inte ens hälften överlevt rost och andra olyckor.

[Se annonsen här]



Relaterade artiklar



Fiatgruppen startar renoveringsverksamhet
Klassiska vrak får nytt liv hos fabriken.
8 feb. 2018



Eagle Spyder GT är en nutida E-Type
Omsorgsfull uppdatering med aluminium i stället för stål.
26 jan. 2017



Auktionsfynden från Arizona
De bisarraste fynden från säsongens försäljningar
24 jan. 2017



Jaguar serietillverkar eldriven E-type
Överväldigande intresse fällde avgörandet.
24 aug. 2018

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Provkörning av Saab 900 GLE 1979

Hans Hedberg 7 december 2019

Medelålders är den nya guldåldern. Saab fyllde ”bara” 31 år som biltillverkare 1978 men lanseringen av Saab 900 var startskottet på en helt ny epok. Vi provkör en verklig raritet, nämligen världens äldsta. Chassinummer 17, 900 GLE i "Aquamarine" som ägs av Saabs levande bilmuseum i Trollhättan.



Det spritter till i kroppen när musei-intendenten Peter Bäckström tillsammans med teknikerna Ture Stam och Hasse Eklund visar in oss längst bort i Nohabs före detta lokstallar som numera inrymmer Saabsamlingarna. En havsblå Saab 900 GLE av tidigaste sort – i skick som ny. Världs-premiären av modellen stod den 12 maj 1978 men kunde lika gärna varit i dag. Enligt Bäckström – det som den mannen inte vet om Saab är inte värt att veta – är detta förmodligen världens äldsta Saab 900. Chassinummer 17 säger allt och när känslorna lugnat sig något börjar ögonen inspektera linjespelet.

För 900 handlar mycket om design, jämte svensk krocksäkerhet och turboteknik. Formgivaren Sixten Sason var en pionjär inom svensk industridesign. Han skapade Ur-Saaben och samtliga modeller fram till 99. Hans formgivaradept Björn Envall började arbeta för Sason redan som ung 18-åring och Envall fortsatte det som Sason lagt grunden till.

Förenklat säger man att 900 är en vidareutveckling av 99, precis som Volvofolkets evolutions-teorier om att 240-modellen är sprungen ur 140-serien, men 900 är mer än så. För att bland annat bättra på säkerheten förlängdes karossen, både vad gäller axelavstånd och överhäng. Dörr- och fönsterpartier från 99 (som debuterade 1967) ansågs tillräckligt moderna för att följa med in i 900-eran. Tidlösheten resulterade i att modellen överlevde ända fram till nedlägg-ningen 26 mars 1993, sedan tog GM-baserade 900 ”New Generation” över.



Tre vise männen runt 900. Gunnar Larsson, Gunnar Johansson och Leif Karlsson var alla betydande för framtagningen av ”den nya stora Saaben”. Kupéutrymmet behölls i princip intakt från 99-modellen, men axelavståndet samt överhängen fram och bak förlängdes rejält för ökad säkerhet och modernare linjespel.

Det börjar bli trångt runt den blå bilen. Gunnar Johansson, Gunnar Larsson och Leif Karlsson var alla inblandade i utvecklingen av Saab 900, numera ingår de i ”Saabveteranerna”, en mer än aktiv pensionärsklubb för före detta Saabanställda. Samtliga tre hade olika tekniska chefsroller och visst spritter det till även hos dessa Saablärda herrar när de spejar in dagens blå raritet. Gunnar Johansson berättar initierat om hur de nya formerna skapades av Envalls lilla designgrupp med Ralf Jonsson som ledande designingenjör.
Ventilationsintaget uppe på huven (de första årsmodellerna hade dubbla intag för symmetrins skull, men det var enbart det högra som var i funktion) placerades där det omkringgivande övertrycket var relativt konstant, samtidigt som utsläppen på bakskärmarna ökade kupéns luftevakuering. Samtalen mellan alla inblandade löper in i varandra, teman för diskussionerna krokar i varandra och tar aldrig slut.



Den klassiskt sportiga och samtidigt praktiska Combi Coupé-looken hade skapats av Björn Envall redan till Saab 99 som debuterade i januari 1974.



Instrumentbrädan var ett huvudnummer för Saab 900 när den presenterades den 12 maj 1978. Svensk ingenjörskonst parad med funktionell ergonomidesign.

Jag rullar iväg, bort från Saabfolket. I den självviska ensamheten bakom den tvåekrade ratten med stor krockabsorbent i mitten är det komfort som gäller hela vägen. Den välvda vindrutan gör att man hukar lite vid rödljusen, takets utsträckta skärmmössa döljer effektivt sikten uppåt. Intervallfunktionen på vindrutetorkarna slår sina slag som ett pendeldon på en exakt moraklocka – har personligen alltid förundrats över att det vänstra torkarbladet måste slitas ut bra mycket tidigare eftersom det sveper nästan 180 grader medan det högra bara får hänga med till drygt hälften…



Reklamsnacket om förarmiljö som en cockpit hos ett stridsflygplan gick hem i stugorna. I verkligheten har 900 – även efter 40 år – en utmärkt och korrekt funktionalitet samt högst egen stil!



Stolarna med sina höga ryggar och stora utsiktshål för baksätespassagerarna. Hade man kryssat för komfortnackskydd fylldes hålen med mjuka kuddar.

Instrumentpanelens svep i stor radie gör alla reglage lätta att nå och är fortfarande 2018 en ergonomisk höjdare. Tydliga instrument med orangegula visarnålar i grönt ljusskén som med tiden blev lika ikoniska som de fem instrumentrundlarna hos en Porsche 911.

900 GLE var en särling i Sverige, här var det mest GLi som gällde och trålar man på nätet verkar den mesta modelleuforin handla om Turbo. Därför känns det extra skönt att världens äldsta kända 900 saknar turbofnurran under den långa böljande skålhuven. En verklig 900-nyhet var just instrumentpanelen med sitt helt nya värme- och ventilationssystem. Produktionseffektiviteten och arbetsmiljön förbättrades avsevärt genom att bilbyggarna i Stallbacka nu kunde hänga in hela instrumentbrädan via en lyftbalk, själva montaget gjordes med sex fästpunkter. Jämfört med samma procedur för 99-modellen, där montörerna tvingades till komplicerade och slitande arbetsställningar, var det nya montaget ett himmelrike.

Men klimatsystemet gav upphov till kritik. Trots toppmodern teknik med luftfilter och vakuumstyrning riktades hårda ord mot vredens piktogram som var svårtydda, att fläkten aldrig gick att stänga av helt och att ”det var bättre i gamla 99”. Med tiden försvann de vassa formuleringarna när 900-förarna upplevde den snabba värmen, de imfria rutorna och rena kupéluften.

Att köra runt i Saabhättan är fortfarande extra livsbejakande, andelen Saabar är fler här än någon annanstans – även om det börjar bli tunt på gamla 900 i trafikbilden. Spanar även efter gammel-Volvo, men ger upp efter ett tag. Här ”på hemmaplan” är det Saab som gäller.

Just hatkärleken mellan Volvo och Saab var kanske som mest levande med Saab 900 och Volvo 240, samtidigt sporrande för båda tillverkarna. Ute bland bilköparna var det mer som att välja livsstil. Hade man valt ett av de två svenska bilmärkena gjordes sällan några snedsteg, man blev helt enkelt vid sin läst. Och i Trollhättan kör (de) man Saab.



Halvkombibakluckan öppnar upp till ett bagageutrymme som sväljer det mesta (350 liter).
De första årsmodellerna hade stående reservhjul till vänster.

Tar en sväng bort mot Stallbacka och spejar in på Nevs-området. Får syn på en halvkamouflerad eldriven 9-3 samt att den gamla utleveransparkeringen bakom fabriken hyser nyproducerade Volvobilar (!) i väntan på vidare transport. Torslandafabriken går på högtryck och Volvo Cars hyr in sig på Nevs uppställningsplatser. Vem sa att den enes död inte betydde den andres bröd?

Glömmer gammalt västkustskt bilgroll och rattar vidare ut till de vida slätterna. Nog för att den 40 år gamla 900:an är bekväm så det förslår, men trestegad automatlåda (samma typ av Borg-Warner satt i Volvo) tar lite udden av körkänslan. Drivpaketet viner och jag saknar manuell låda. Just chassinummer 17 gick som provvagn hos Saabs utvecklingsavdelning under sitt första år, sedan fick den rulla i dvala under vaksamt museiöverinseende.



Plyschklädsel osar jänkebil men var stryktålig även hos vardagliga familje-900:or.
Notera de jättelika nackskydden som fyller upp hela kupébredden.



Tittut i rutan! Klart man skrattar och ler på ett 40-årskalas. Hans Hedberg stormtrivs bakom den krocksäkra ratten och välvda vindrutan, njuter åk- och körkomfort.

Utförandet för nordamerikansk marknad innebär andra framlyktsinsatser, ännu längre stötfångare och enbart tvåpunkts säkerhetsbälte i baksätet. De väldiga nackskydden i mjukaste 70-talsplysch i baksätet sträcker sig över hela soffans bredd. Perfekta att luta huvudet mot för en tupplur innan det är dags att rulla tillbaka till eftermiddagsfikat i Trollhättans heligaste bilkatakomber.

Saab 900 GLE 1979

Pris

Ursprungligt pris (1979): 61 800 kronor. Uppskattat pris (2018): Hyfsat brukskick med mellan 15-20 000 mil på mätaren runt 15-30 000 kr. Riktigt fina lågmilare från 50 000 kr.

Motor

Bensin. 4-cylindrig längsmonterad radmotor med överliggande kamaxel, 2 ventiler per cylinder. Insprutning. Cylindervolym 1 985 cm3. Max effekt 118 hk vid 5 500 r/min, max vridmoment 167 Nm vid 3 500 r/min.

Kraftöverföring

Motorn fram, framhjulsdrift. 3-växlad automatlåda.

Hjul
Fälg 5 tum, däck 165/80 R15.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 253, längd 476, bredd 169, höjd 142, spårvidd f/b 142/143. Tjänstevikt 1 360, maxlast 360. Tank 55 liter.

Fartresurser
Acceleration 0–100 km/h 14,3 s. Toppfart 170 km/h. (Enl. test Teknikens Värld nr 22/1979).

Bränsleförbrukning
Blandad körning ca 1,2 l/mil.

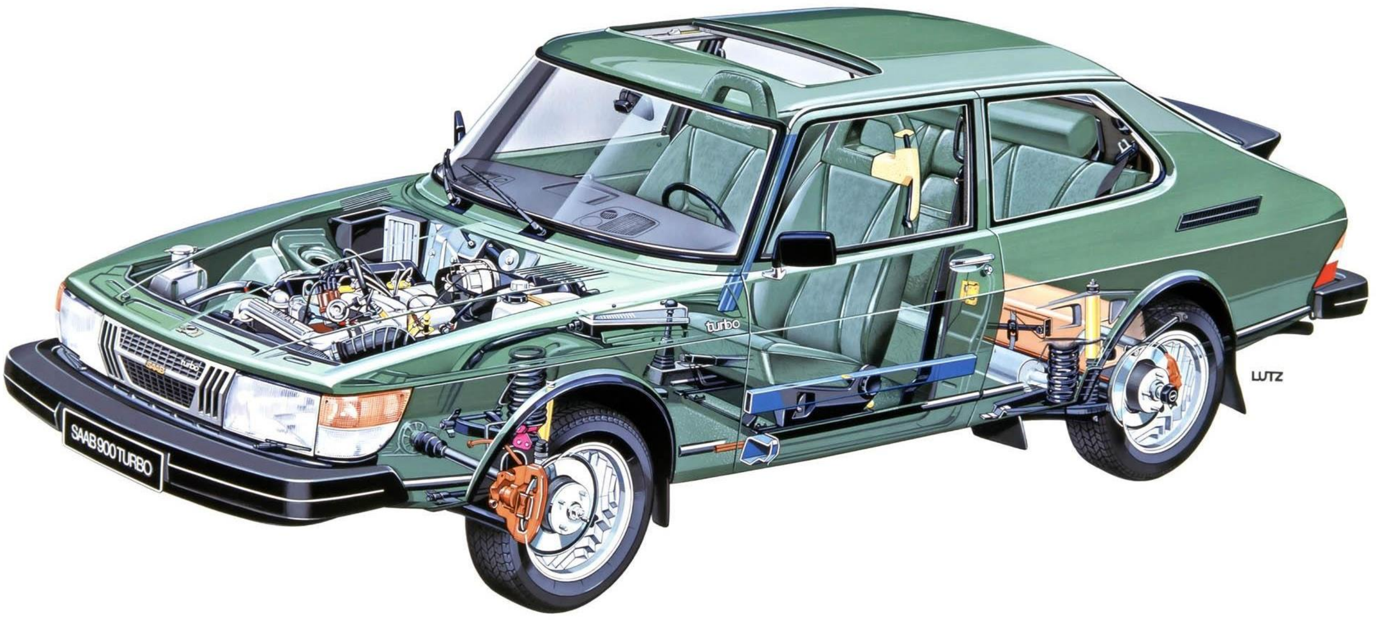
Saab 900 historik



Henrik Gustavsson strålar sig i glansen bredvid 99 ”Longnose”.
Bilden är från 1973 och prototypkörningarna var redan igång!

1978 Saab 900 lanseras 12 maj 1978, började säljas som årsmodell 1979 senare på hösten. 900 fanns med tre (GL, GLs, EMS samt Turbo) eller fem dörrar (GL, GLs, GLE samt Turbo).

1979 På våren i samband med bilsalongen i Genève visades konceptbilen Saab Super Turbo. Bilen var bland annat utrustad med en ny turbomotor. Motoreffekten var 170 hk och den accelererade från 0-100 km/h på 8,5 s, toppfarten 210 km/h. Modellår 1980 innebar många nyheter: Turbo och EMS fick 5-växlad växellåda. Framstolarna ändrades, alla modeller fick en gemensam grill och bilarna fick större bakljus.



Tredörrars 900 Turbo 1979 i ”Accaciagrön”.
Givetvis illustrerad av Saabs egen Rony Lutz stilbildande och informativa bildspråk.

1980 Fyradörrars sedan visas på Genèves bilsalong den 4 mars 1980. Modellen ingick i 1981 års modellprogram senare på hösten. Modellår 1981 fick bilarna (ej GL 3-dörrars) nya breda sidolister, inifrån ställbara backspeglar, ny ratt, ny inredning, nytt baksäte, elektriska fönsterhissar på framdörrarna på vissa modeller, turbobilarna kunde erbjudas med automatisk växellåda. Alla bilar (utom GL 3-dörrars) fick större bränsletank samt större bagageutrymme med reservhjulet under golvet. Modellprogrammet var oförändrat, Saab 900 GLE fanns numera endast med sedankaross.

1981 APC-systemet infördes på 1982 års modeller av 900 Turbo, centrallås blev standard på GLE och Turbo, vidvinkelbackspegel infördes på samtliga modeller och nya stålfälgar med andra navkapslar infördes på alla modeller utom Turbo. Även den förlängda CD-modellen fanns nu i modellprogrammet.

1982 Inför 1983 års modell infördes asbestfria bromsar och bromsbelägg. En ny mittkonsol infördes på GLE och EMS, stötfångarna fick en bredare dekorband, varvräknare med ekonomimarkering blev standardutrustning på alla 5-växlade bilar och dimbakljus infördes. Turbobilarna kunde från och med 1983 års modell fås med ett lyxutrustningspaket som bland annat innehöll elmanövrerat soltak, läderklädsel och tvåtonslack. EMS fick ansiktslyftning med nya lättmetallfälgar, frontspoiler, taklucka och sportratt. EMS fanns endast i silvermetallic. Under våren 1983 lanserades en ny modell, 900 GLi med 5d-kaross. Bilen var utrustad med insprutningsmotorn på 118 hk.

1983 Årsmodell 1984 visades hösten 1983. 900 fick ny front samt nya anslutningar mellan stötfångare och sidolister. EMS och Turbo med CombiCoupe-kaross fick en svart bakstam mellan baklyktorna, GLi modellerna ersatte GLs-modellerna, EMS och Turbo fick ny treekrad ratt, och ett nytt tvådörrarsalternativ visades tillsammans med designstudien av en öppen bil i samband med Frankurtsalongen hösten 1983. Tvådörrarsalternativet fanns på marknaden från och med januari 1984, först endast som GLi-modell. Bilarna med två dörrar tillverkades endast i Finland. EMS-modellen fick även en ändrad utväxling på växellådan för att få förbättrade prestanda. Saabs 16-ventilsmotor fanns på marknaden från och med januari 1984.



900 Aero debuterade 1984, introduktionskulören ”Pearl Metallic” stod verkligen ut!
För att inte tala om 175 hästkrafter och specialdesignad spoilerlook.

1984 Nya modellbeteckningar införs på årsmodell 1985. Modellprogrammet består av 900 (100 hk), 900i (118 hk), 900 Turbo (145 hk), 900 Turbo 16 (175 hk) dels Saab 900 Turbo 16 Aero samt Saab 900 CD. Nya aluminiumhjul införs på Turbo och nya plåtfälgar samt hjulsidor på 900i. Turbobilarna får kromad grill, ett utrustningpaket införs till 900i med bl. a. aluminiumfälgar, spoiler fram (även bak på 2d-modellen), tonade rutor, lyxigare klädsel med nackstöd bak samt svart rutdekor.

1985 Intercooler på Turbo 8V (155 hk) införs fr. o. m årsmodell 1986, ny klädsel på alla 900i samt sidoblinkers på framskärmarnas bakkant. I USA kunde man nu köpa en SAAB 900i 16 (125 hk). 900 Turbo 16 Cabriolet började att produceras i januari 1986, 400 ex byggdes alla för export till Nordamerika. Saab 900 Turbo/8v finns även i ett 2 dörrars alternativ från och med årsmodell 1986. Bilarna får Saab Scanias nya koncernsymbol på motorhuven, bakluckan samt på ratten.

1986 Ny front, grill, strålkastare, blinkers samt nya stötfångare fram/bak, gäller ej basversionen 900 som finns kvar i 2 och 4-dörrars version. 900c kommer, servostyrning blir standard på 900i.



Saab 900 Turbo 16 Cabriolet i körsbärsröd lack och Sierra-beige skinnklädsel.

1987 Vattenkylda lagerhus på turboaggregatet samt katalysatorrening införs på turbobilarna i och med lanseringen av årsmodell 1988, hösten 1987. Ventilerade skivor fram, handbromsen monterades bak samt svart rutdekor på 900i.

1988 Från och med årsmodell 1989 försvann alla 8-ventilsmotorer från Turboprogrammet. En jubileumsmodell, kallad 900 T8 Special, tillverkades i samband med detta. Denna modell hade samma utrustning och utseende som en aero men med en 8V motor och ett lägre pris. Denna modell tillverkades i 805 exemplar för den svenska marknaden. 16V motorn utan turboaggregat fanns att köpa som 900i 16 (128 hk). 900c som hade förgasarmotor slutade säljas i Sverige vid årsskiftet 1988/89, då det blev lag på att ha katalysatorer på bilarna. ABS-bromsar blev standard på Turbo, högt placerat bromljus bak på alla modeller från och med årsmodell 1988B och den katalysatorrenade Saab 900 Turbo 16 Aero fick effekten höjd från 160 hk till 175 hk.

1989 Från och med årsmodell 1990 finns det endast 16V toppar på alla motorer, större bränsletank, nya hjulsidor på 900i 16, lättrycksturbon (145 hk) och Saab 900i 16 Cabriolet lanseras under våren 1990.

1990 Årsmodell 1991 lanseras med ringa förändringar, bland annat kan cabrioleten fås i Aeroutförande dels att ett nytt sugmotoralternativ lanseras i Europa, nämligen Saab 900 2,1i 16 (140 hk) samt att 900-serien har 9000-seriens stolar fram. Airbag blir tillval.

1991 I samband med ändringstillfället hösten 91 fick 900 serien ABS-bromsar som standard, centrallås och mittarmstöd (900i), samt att 2,1i 16 (140 hk)-motorn fanns även i Sverige som 1992 års modell.

1992 Inga ändringar på årsmodell 1993. 900-serien lämnade fabrikslinan för sista gången 26 mars 1993.



Saab 92 Prototype (UrSaab) 1947

Feber

7. Foppas hojbygge går på luft

AV BOBBY GREEN 2019-12-09 KL 08:00

Frän



FILM: [***https://youtu.be/dK5kXCds2J0***](https://youtu.be/dK5kXCds2J0)

Peter "Foppa" Forsberg (ja det finns fler än en) driver Brooklyn Choppers Garage och därifrån har det kommit en hel del fräna motorcykel-byggen. Här visar han upp ett av dem som går på luft.



Klassiker

8. Prototyper, de där som aldrig blev

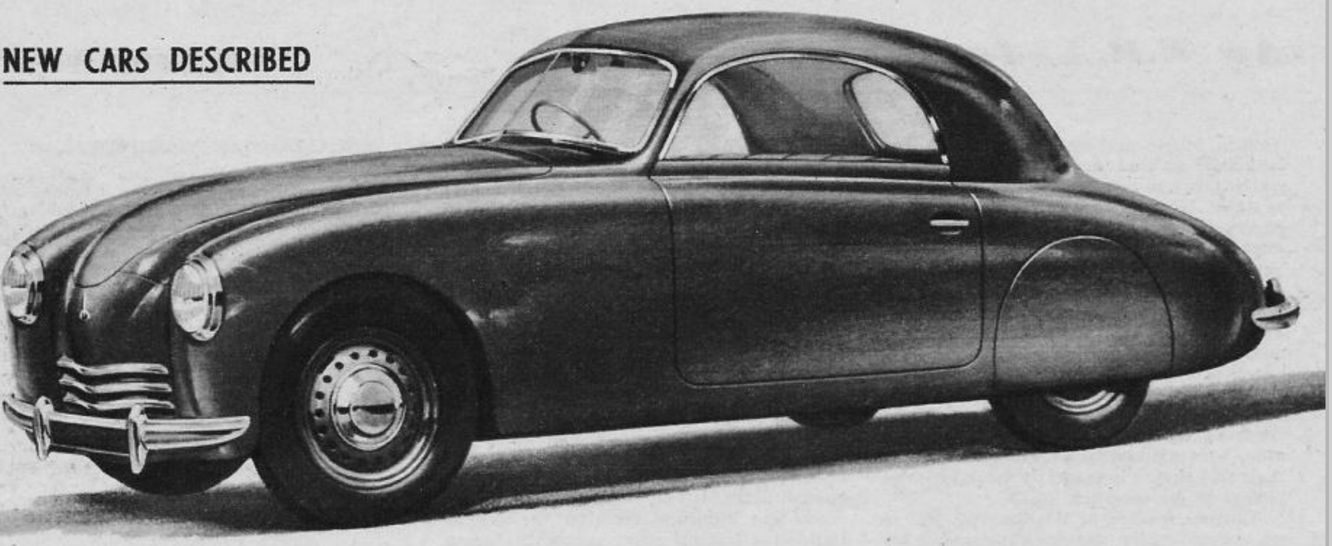
Publicerad 2019-12-09 7:00

textMårten Carlsson

Lite sportigt och lite smått som aldrig kom till skott.



Bildspel
10



The Autocar, September 30, 1949

1067

NEW CARS DESCRIBED

This attractive sports coupé prototype gives an impression of the type of coachwork which is being planned for the E.R.A.-Javelin chassis.

Klassiker

9. Grattis Chrysler Saratoga!

Carl Legelius, 17 december 2009

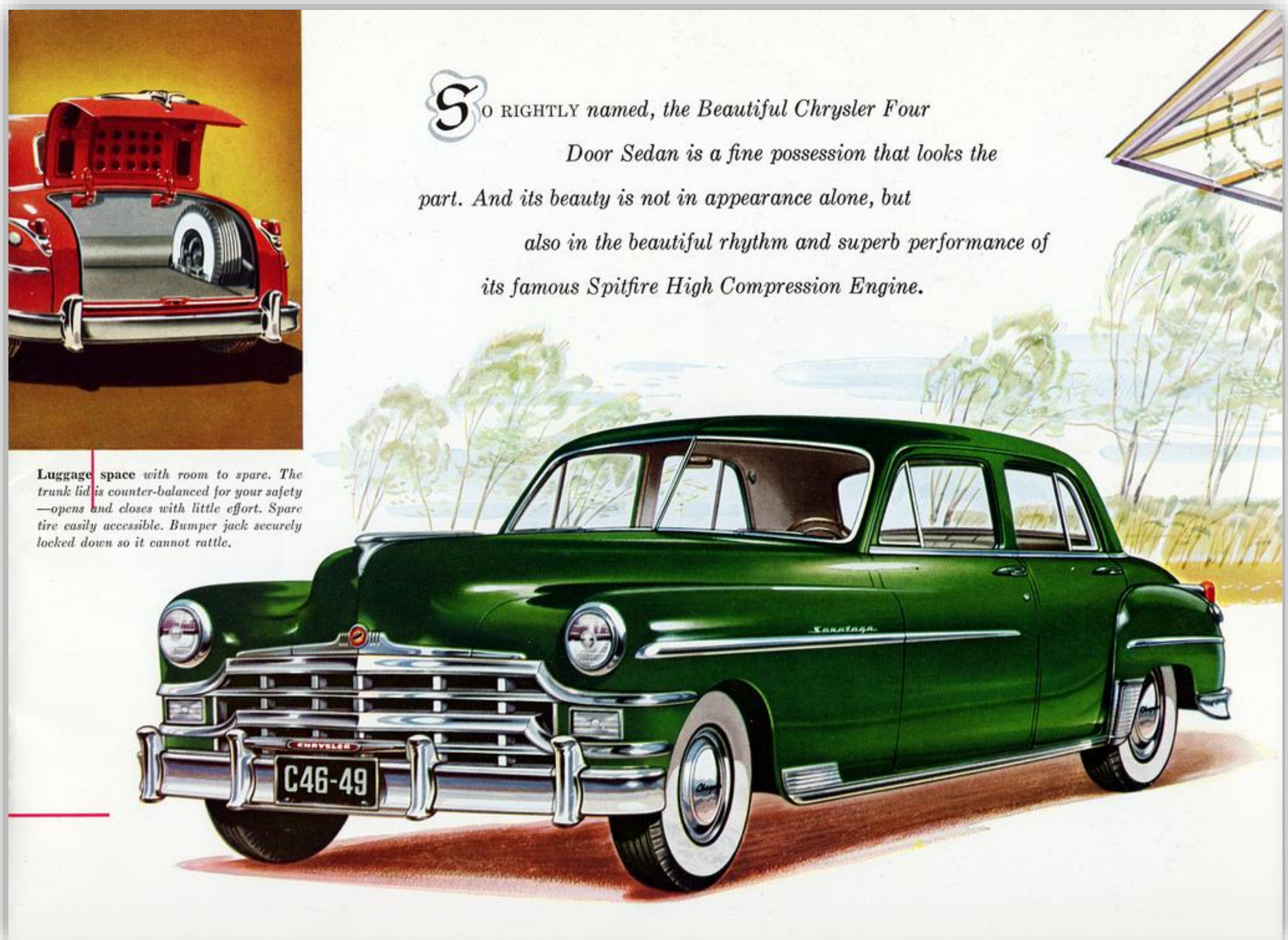
Idag den 17 december när Stig har namnsdag så firar vi också Saratoga som bilnamnsdag.



Saratoga är ett namn som prytt ett antal Chryslermodeller mellan 1939 och 1995. När den första Chrysler Saratoga kom 1939 var den toppmodellen som stod över Imperial och New Yorker, senare har Saratoga gradvis sjunkit neråt i status som modellnamn.



1941 fanns Chrysler Saratoga som business coupe,
club coupe, two door sedan, four door Town Sedan och som six window sedan.



1949 kom en helt ny Chrysler Saratoga. Namnet fanns kvar till och med 1952, året därpå var modellen omdöpt till New Yorker.



1957 kom namnet Saratoga tillbaks som en del av Chryslers "Forward Look" skapad av designgurun Virgil Exner.



Den senaste Saratogamodellen tillverkades 1994-95.
Saratoge LE som såldes till en del europeiska marknader var baserad på LeBaron Sedan.

Feber

10. Tolv timmar långt race med åkgräsklippare

AV BOBBY GREEN 2019-12-06 KL 17:00

Ser kul ut!



Varje år anordnar British Lawn Mower Racing Association ett tolv timmar långt race med åkgräsklippare i Five Oaks, England. Maskinerna som deltar har ibland motorer på upp till 300 kubik och toppfarter på 80 km/h vilket är lite vassare siffror än det man brukar ha i den man kör omkring på gräsmattan med.

SLUT